



RFME COPA DE ESPAÑA DE MOTOCROSS CLÁSICO
REGLAMENTO GENERAL

Cambios 2020:

Versión:	Aplicada el:	Artículos modificados:
0	01.01.20	Art. 1 , Art. 3 , Art. 4 , Art. 5 , Art. 6 , Art. 8.1 , Art. 13 , Art. 14 , Art. 14.1

Obligaciones y Condiciones Generales

Todos los pilotos, el personal de los equipos, los oficiales, organizadores, así como todas las personas que por sus atribuciones estén implicadas en la competición de esta **Copa de España**, se comprometen, en su nombre y en el nombre de sus representantes y empleados, a respetar todas las disposiciones de:

1. REGLAMENTOS DEPORTIVOS
2. REGLAMENTOS TÉCNICOS
3. REGLAMENTO DE DISCIPLINA DEPORTIVA

Los cuales, son completados y modificados periódicamente.

Todas las personas anteriormente mencionadas pueden ser sancionadas conforme a las disposiciones del Reglamento de esta **Copa de España** (denominado en adelante "Reglamento") y también del Reglamento del RFME Campeonato de España de Motocross.

Estos Reglamentos pueden ser traducidos a otros idiomas, siendo en texto oficial en español el que prevalecerá en caso de conflicto concerniente a su interpretación.

Las referencias al género masculino en estos documentos se hacen únicamente con fines de simplicidad, y se refieren también al género femenino, excepto cuando el contexto lo requiera de otra manera.

Le corresponde al equipo la responsabilidad de asegurarse que todas sus personas vinculadas tienen el compromiso de respetar todas las normas de los Reglamentos. La responsabilidad de los pilotos, o de cualquier otra persona que se ocupe de una motocicleta inscrita en la competición, en lo que concierne a respetar los Reglamentos, es conjunta y solidariamente comprometida con la de su equipo.

CODIGO ANTIDOPAJE

Todas las personas participantes deben cumplir en todo momento con la normativa de la Asociación Española de Protección de la Salud en el Deporte y el Código de Antidopaje de la Federación Internacional de Motociclismo, siendo susceptibles de ser sancionadas conforme a sus disposiciones.

ÍNDICE GENERAL

- [REGLAMENTO DEPORTIVO Y TÉCNICO](#)
- [ANEXO CRONOMETRAJE](#)

REGLAMENTO DEPORTIVO Y TÉCNICO

- Artículo 1 [Reglamentos](#)
- Artículo 2 [Composición del Jurado. Interpretación del reglamento](#)
- Artículo 3 [Licencias](#)
- Artículo 4 [Categorías y motocicletas admitidas](#)
- Artículo 5 [Edades](#)
- Artículo 6 [Inscripciones](#)
- Artículo 7 [Aplicación e interpretación de los reglamentos](#)
- Artículo 8 [Verificaciones administrativas y técnicas](#)
- Artículo 9 [Tiempo de entrenos y de mangas puntuables](#)
- Artículo 10 [Participantes](#)
- Artículo 11 [Vuelta de reconocimiento](#)
- Artículo 12 [Detención de una manga](#)
- Artículo 13 [Clasificación de corredores](#)
- Artículo 14 [Trofeos](#)
- Artículo 15 [Horarios](#)
- Artículo 16 [Reclamaciones](#)

1.- REGLAMENTOS

Serán de aplicación, por orden de relación:

- El presente Reglamento General de la RFME.
- El Reglamento particular de la prueba.

La RFME **Copa de España** de Motocross Clásico se rige por la base del reglamento del RFME Campeonato de España de Motocross vigente, con las modificaciones que se detallan en los artículos siguientes y de acuerdo con los aspectos técnicos que también se detallan.

2.- COMPOSICIÓN DEL JURADO. INTERPRETACIÓN DEL REGLAMENTO

La interpretación del presente Reglamento y del Reglamento Particular es competencia del Jurado de la prueba, quien tiene igualmente el poder de resolver cualquier otra cuestión no prevista en este Reglamento.

2.1 Jurado. Composición.

En todas las Competiciones, el Jurado debe componerse, como mínimo, de un Presidente y de dos Comisarios Deportivos.

2.2 El Presidente del Jurado

El Presidente del Jurado será nombrado por la RFME.

En caso de igualdad de los votos emitidos por los miembros del Jurado, el voto de su Presidente será dirimente.

El Presidente del Jurado podrá convocar reuniones abiertas de Jurado, a las que podrán asistir, sin derecho a voto, las siguientes personas:

- El Director de Carrera.
- El Comisario Técnico.
- El Cronometrador.
- Todas aquellas personas que sean requeridas por parte del Presidente del Jurado.

2.3 El Director de la Competición

Es nombrado por el Club organizador y debe poseer titulación de Director de Competición y Licencia Homologada de Cargo Oficial envigor.

3.- LICENCIAS

Las licencias permitidas para participar y puntuar en la RFME **Copa de España** de Motocross Clásico son las siguientes:

- Licencia Homologada (anual o de 1 evento).
- Licencia Nacional de cualquier Federación Europea.
- Licencia FIM EUROPA (u otra Continental).
- Licencia FIM.

Los pilotos de cualquier nacionalidad provistos de licencia FIM, licencia FIM EUROPA (u otra Continental) o licencia nacional de cualquier país europeo afiliado a la FIM EUROPA, deberán obligatoriamente acompañar a ésta, un permiso de salida expedido por su Federación Nacional.

Licencias Homologadas de 1 evento: Durante la temporada, un piloto podrá tramitar hasta un máximo de 2 Licencias Homologadas de 1 evento para poder participar y puntuar en su categoría. A partir de la tercera prueba donde desee participar, deberá tener tramitada la Licencia Homologada anual.

4.- CATEGORIAS Y MOTOCICLETAS ADMITIDAS

Se establecen estas categorías:

- TWINSHOCK
- TWINSHOCK +50
- PRE-78
- **125 TWINSHOCK**
- 125 PRE-83
- EVO
- SUPER EVO
- 80 TWINSHOCK
- 80 EVO
- 80 EVO PROTOS

CLÁSICAS TWINSHOCK: Motocicletas de producción con frenos de tambor, refrigeración por aire y dos amortiguadores, incluyéndose en este apartado las Yamaha YZ con sistema Cantiléver patentado desde 1974.

CLÁSICAS TWINSHOCK +50: Mismas motocicletas que la categoría Twinshock para pilotos con edad a partir de 50 años.

CLÁSICAS PRE-78: Motocicletas de producción en serie modelo versión 1978, permitiéndose únicamente las modificaciones de cambio de marca en suspensiones sin alterar la geometría original ni longitud, permitiéndose hasta un diámetro de 38 mm en barras de horquilla, carburador de campana redonda y silencioso, además de los modelos versión 1980 de producción en serie de fabricación nacional.

Se admitirán las réplicas de las oficiales de la época siempre y cuando cumplan la originalidad de la clonación.

CLÁSICAS 125 TWINSHOCK: Motocicletas de producción en serie que cumplan los siguientes requisitos: Refrigeración por aire, doble amortiguador trasero, frenos de tambor, carburador de compuerta redonda y barras de suspensión delantera de 38mm. de diámetro como máximo.

CLÁSICAS 125 PRE-83: Motocicletas de producción en serie cuya fecha de fabricación sea hasta finales de 1983 y no excedan el cubicaje de 125 centímetros cúbicos.

No se permitirán frenos de disco, ni suspensión delantera superior a 43mm. de diámetro.

CLÁSICAS EVO: Motocicletas de producción en serie cuya fecha de fabricación sea hasta finales de 1990, permitiéndose únicamente las modificaciones de cambio de marca en suspensiones sin alterar la geometría original ni longitud, ni diámetro de barras de horquilla, ni disposición del hidráulico.

CLÁSICAS SUPER EVO: Motocicletas de producción en serie cuya fecha de fabricación sea hasta finales del año 1996, permitiéndose únicamente las modificaciones de cambio de marca en suspensiones sin alterar la geometría original ni longitud, ni diámetro de barras de horquilla, ni disposición del hidráulico. No están permitidos los chasis de aluminio.

CLÁSICAS 80 TWINSHOCK: Motocicletas de producción en serie cuya fecha de fabricación sea hasta finales del año 1982 y no excedan el cubicaje de 80 centímetros cúbicos.

Se admitirán réplicas de las oficiales de la época siempre y cuando cumplan la originalidad de la clonación.

No se permitirán motores con refrigeración líquida que incorporen bomba de agua, si radiador con termosifón, ni frenos de disco. Los modelos con suspensión Cantiléver si están autorizadas.

CLÁSICAS 80 EVO: Motocicletas de producción en serie cuya fecha de fabricación sea hasta finales del año 1992 y no excedan el cubicaje de 80 centímetros cúbicos.

Se admitirán réplicas de las oficiales de la época siempre y cuando cumplan la originalidad de la clonación.

Deberán incorporar bastidor original. No se permitirán los mismos procedentes de motocicletas de superior cilindrada, aunque incorporen propulsor de 80 c.c.

CLÁSICAS 80 EVO PROTOS: Motocicletas réplicas de las oficiales, prototipos con bastidores del mismo fabricante hasta 125 c.c. siempre y cuando el propulsor no exceda de 80 c.c. Las evoluciones deberán mantener las mismas características en el resto de la moto que la categoría 80 EVO.

4.1 Cámaras a bordo.

No estará permitido el uso de ningún dispositivo de captura de imágenes colocado de manera personal durante todo el evento, a no ser que se solicite al Jurado de la Prueba o a la RFME en tiempo y forma, y éste/a lo autorice. En el caso de que sea autorizado, este dispositivo podrá estar colocado únicamente en el pecho o en la motocicleta.

El Comisario Técnico comprobará la correcta colocación del dispositivo e informará al Jurado de la Prueba si considera que ésta pueda generar peligro para el resto de participantes. En tal caso, el Jurado podrá no permitir su utilización.

En todos los casos, la RFME es la propietaria de los derechos de imagen, por lo que puede no autorizar la difusión de las grabaciones.

5.- EDADES

Se establecen estas edades:

- TWINSHOCK: A partir de 40 años.
- TWINSHOCK +50: A partir de 50 años.
- PRE-78: A partir de 40 años.
- **125 TWINSHOCK: A partir de 30 años.**
- 125 PRE-83: A partir de 30 años.
- EVO: A partir de 16 años.
- SUPER EVO: A partir de 16 años.
- 80 TWINSHOCK: A partir de 30 años.
- 80 EVO: A partir de 16 años.
- 80 EVO PROTOS: A partir de 16 años.

No existe límite de edad máxima en ninguna de las categorías.

El piloto será el único responsable de la elección de la categoría teniendo que confirmarla en la lista oficial de inscritos, no autorizándole bajo ningún concepto el cambio de categoría una vez iniciada la prueba.

6.- INSCRIPCIONES

Los derechos de inscripción para los pilotos serán fijados por la Asamblea General de la RFME y publicados en su página web.

Las inscripciones y el pago de derechos correspondiente deberán efectuarse a través de la página web de la RFME (www.rfme.com)

1. En plazo
hasta las 24:00 horas del **lunes** anterior al día de la prueba.
2. Fuera de plazo
hasta las 24:00 horas del **miércoles** anterior al día de la prueba. Estas inscripciones tendrán un recargo.

La no asistencia a una competición de un piloto previamente inscrito, deberá ser comunicada a la RFME hasta el viernes anterior al día de la celebración de la competición.

La comunicación deberá efectuarse por escrito vía mail a mx@rfme.com.

Esta comunicación dará derecho a la devolución del importe de la inscripción, siempre que la misma sea debidamente justificada.

Los pilotos podrán tomar parte como máximo en dos categorías en el mismo evento. Para ello deberán inscribirse en cada una de ellas en tiempo y forma.

7.- APLICACIÓN E INTERPRETACIÓN DE LOS REGLAMENTOS

El Director de Carrera es el responsable de la aplicación de la reglamentación durante el desarrollo del evento.

Deberá informar a los Comisarios Deportivos de todos los incidentes que exijan la aplicación de la normativa aplicable.

8.- VERIFICACIONES ADMINISTRATIVAS Y TÉCNICAS

Las verificaciones administrativas y técnicas tendrán lugar el mismo día de la prueba en el circuito en los horarios que se establezcan.

En la verificación administrativa todo piloto deberá aportar:

-DNI y Licencia Homologada del año en curso. Los pilotos extranjeros, además de su licencia federativa, la autorización de su Federación Nacional.

En la Verificación Técnica, el piloto o su mecánico, debe presentar su propia motocicleta, conforme a la Reglamentación, así como su equipo.

Se controlará:

- **Casco.**

Deberá encontrarse conforme a las exigencias técnicas (Normas internacionales de cascos), cuyos distintivos de aprobación reconocidos se detallan en el ANEXO.

Antes de los entrenamientos o carreras, los controladores técnicos, bajo la supervisión del Comisario Técnico, deberán verificar que todos los cascos están conforme a las exigencias técnicas anteriormente expresadas.

Además, deberán controlar que:

- El casco esté bien ajustado a la cabeza del corredor.
- Que no sea posible que el sistema de retención (barboquejo) se deslice por encima del mentón, y que no sea posible quitarle el casco tirando hacia atrás.
- **Números reglamentarios.**
(fondo, color y tamaño) en las motocicletas.
- **Nivel sonoro.**
- **Manillar.**
- **Manetas de embrague y freno.**
- **Peso.**
- **Chasis.**
- **Cubrecadenas.**
- **Botón de pare.**

Se recomienda que las motocicletas cuenten con este elemento de seguridad.

Todo piloto está autorizado a verificar dos motocicletas presentadas a control técnico a su nombre.

Para la segunda motocicleta, hay dos posibilidades:

- 1) Puede presentar una segunda moto a su nombre con su dorsal.
- 2) Se puede presentar a control una segunda moto con la posibilidad de ser utilizada por varios corredores de la misma o diferente categoría (siempre que se cumpla el Art. 4 de este Reglamento). En este caso, se debe indicar a los Comisarios Técnicos en el momento del control, los nombres y los dorsales de los pilotos que pueden utilizar esta motocicleta, y sus categorías. En el momento en el que esta segunda motocicleta es utilizada por uno de los pilotos en su categoría, en cualquier manga o entrenamiento, ésta queda asignada a este piloto, no pudiendo utilizarla ya el resto de pilotos.

Cinco minutos antes de cada salida, en la zona de Pre-Parque, el Comisario Técnico efectuará un control de los precintos.

Durante la prueba, el Comisario Técnico controlará los precintos, y debe supervisar los trabajos realizados sobre las motocicletas en esta zona, con el fin de asegurarse de que ninguna puede ser origen de peligro.

Si durante los entrenamientos o la carrera, un Comisario Técnico constata un defecto en una motocicleta y que la misma puede suponer un peligro para los otros corredores, lo notificará al Director de Carrera o a su adjunto; es su responsabilidad el excluir dicha motocicleta de los Entrenamientos o de la Carrera.

En el caso de que, durante las verificaciones técnicas, se constate que una moto no cumple los requisitos técnicos que se exigen en la categoría donde el piloto ha efectuado previamente la inscripción, se notificará a éste, antes del inicio de los entrenamientos cronometrados, el cambio a la categoría donde si cumpla con esos requisitos.

8.1 Placas Portanúmeros y Números

Las placas portanúmeros deberán ser de los siguientes colores:

TWINSHOCK	Fondo Amarillo – Número Negro
TWINSHOCK +50	Fondo Amarillo – Número Negro + círculo rojo de 3 cm de diámetro
PRE-78	Fondo Verde – Número Blanco
125 TWINSHOCK	Fondo Blanco – Número Negro
125 PRE-83	Fondo Blanco – Número Rojo
EVO	Fondo Negro – Número Blanco
SUPER EVO	Fondo Blanco – Número Verde
80 TWINSHOCK	Fondo Amarillo – Número Verde
80 EVO	Fondo Verde – Número Negro
80 EVO PROTOS	Fondo Azul – Numero Blanco

9.- TIEMPO DE ENTRENOS Y DE MANGAS PUNTUABLES.

Se establecen unos entrenamientos obligatorios cronometrados en todas las categorías convocadas de 20 minutos.

Las mangas tendrán una duración de 15 minutos más dos vueltas, excepto en las categorías 80 TWINSHOCK, 80 EVO y 80 EVO PROTOS que serán de 10 minutos más dos vueltas.

Estas duraciones de entrenamientos y mangas podrán sufrir modificaciones si la RFME o el Jurado de la Prueba lo considera oportuno, dependiendo de las condiciones particulares del evento.

10.- PARTICIPANTES

La Parrilla de salida constará de 40 participantes más 2 reservas, cuya selección se efectuará de acuerdo con los resultados de los entrenamientos obligatorios cronometrados.

11.- VUELTA DE RECONOCIMIENTO

Antes de la 1ª manga, los pilotos tendrán la posibilidad de realizar una vuelta de reconocimiento.

La posibilidad de hacer vuelta de reconocimiento antes de la 2ª manga quedará bajo criterio del Presidente del Jurado y del Director de Carrera.

12.- DETENCIÓN DE UNA MANGA

El Director de la competición tiene el derecho, por propia iniciativa, de detener prematuramente una manga, de anular una parte o toda la manga por razones urgentes de seguridad o por otros casos de fuerza mayor. Si una manga es detenida en cualquier momento de la primera mitad de la misma, ésta será recomenzada. Los pilotos se dirigirán directamente al parque de corredores, y la nueva salida será dada 30 minutos después de la detención de la manga. Los pilotos de reserva pueden tomar parte en la nueva salida si uno o varios de los participantes iniciales están en la imposibilidad de participar o han sido excluidos.

El Director puede proponer al Jurado la exclusión de uno o varios pilotos, a los que considere responsables de la detención de la manga.

Si una manga es detenida después que haya transcurrido la primera mitad, la manga será considerada como terminada. El procedimiento de clasificación de la manga será el siguiente:

1. Para los pilotos que han pasado antes de mostrarse la bandera roja, se establecerá una clasificación en base al total de vueltas efectuadas.
2. Para los pilotos que no han pasado, antes de la interrupción de la carrera, se establecerá una clasificación en base a su anterior vuelta de carrera.
3. La clasificación completa se establecerá combinando las dos clasificaciones parciales obtenidas según el principio vueltas/tiempo.

Con la excepción de una salida falsa, una manga solamente puede ser recomenzada una sola vez. Si es necesario detener una manga más de una vez, ésta será declarada nula y no celebrada.

13.- CLASIFICACIÓN DE CORREDORES

A- Clasificación de la manga:

El vencedor de una manga es el corredor que franquea el primero la línea de llegada. Los corredores que le siguen serán parados cuando pasen la línea de llegada.

No estará clasificado el corredor que no haya franqueado la línea de llegada en los cinco minutos que siguen a la llegada del vencedor, **por lo tanto, no se le otorgará ningún punto en esa manga.**

B- Clasificación de la prueba:

En todas las categorías, el vencedor de la prueba será el piloto que haya obtenido la mayor suma de puntos en ella; el segundo será el que haya obtenido la segunda mayor suma de puntos y así sucesivamente independientemente de la cantidad de mangas que haya disputado.

En caso de empate, quedará clasificado en el lugar superior el piloto que haya obtenido el mejor puesto en cualquiera de las mangas.

En caso de que persista el empate, quedará clasificado en el lugar superior el piloto que haya obtenido mayor puntuación en la última manga.

En las mangas donde participan conjuntamente diferentes categorías, se contabilizarán los puntos de una manera separada.

C-Clasificación de la Copa:

Se concederán los puntos en cada manga a los corredores clasificados, según la escala siguiente:

25 puntos al 1º	15 puntos al 6º	10 puntos al 11º	5 puntos al 16º
22 puntos al 2º	14 puntos al 7º	9 puntos al 12º	4 puntos al 17º
20 puntos al 3º	13 puntos al 8º	8 puntos al 13º	3 puntos al 18º
18 puntos al 4º	12 puntos al 9º	7 puntos al 14º	2 puntos al 19º
16 puntos al 5º	11 puntos al 10º	6 puntos al 15º	1 punto del 20º en adelante.

En todas las categorías, el vencedor final de la RFME **Copa de España** será el piloto que haya obtenido la mayor suma de puntos en la totalidad de las mangas celebradas; el segundo será el que haya obtenido la segunda mayor suma de puntos y así sucesivamente independientemente de la cantidad de mangas que haya disputado.

En caso de empate, se tomarán en cuenta los mejores puestos obtenidos en las diferentes mangas donde los pilotos hayan obtenido puntuación hasta desempatar.

Si a pesar de todo sigue el empate, se tomará en cuenta el mejor puesto de la manga que más cercana esté del final del Campeonato.

Las categorías TWINSOCK y TWINSOCK +50 correrán en una misma carrera con dos mangas puntuables y habrá clasificaciones y pódium distintos.

Las categorías PRE-78, 125 PRE-83 y **125 TWINSOCK** correrán en una misma carrera con dos mangas puntuables y habrá clasificaciones y pódium distintos.

Las categorías EVO y SUPER EVO correrán en una misma carrera con dos mangas puntuables y habrá clasificaciones y pódium distintos.

Las categorías 80 TWINSOCK, 80 EVO y 80 EVO PROTOS correrán en una misma carrera con dos mangas puntuables y habrá clasificaciones y pódium distintos.

Dependiendo del número de pilotos inscritos y verificados en cada una de las categorías y según las condiciones particulares del evento, el Jurado de la prueba podrá modificar la distribución de las categorías.

13.1- Mínimo de participantes

Cualquier competición puede ser anulada si el número de inscripciones recibidas es insuficiente.

A efectos de la Clasificación General, para que una categoría tenga validez en un evento y se otorguen los puntos determinados en el Art. 12-C, un mínimo de 4 pilotos deberá tomar la salida en los entrenamientos cronometrados de esa categoría.

Si no se llega a ese mínimo, no se otorgará ningún punto en ese evento para esa categoría.

En el caso de que, en una categoría, no se llegue al mínimo de pilotos participantes en las dos primeras pruebas de la Copa, esa categoría o subcategoría quedará desconvocada para el resto del año.

13.2- Mínimo de competiciones puntuables

Para que cualquier categoría tenga validez, a efectos de la Clasificación General, deberán celebrarse y ser válidas a efectos de puntuación, un mínimo de la mitad de las competiciones puntuables convocadas.

14.- TROFEOS

En cada evento, el Organizador otorgará un Trofeo a los tres primeros clasificados de cada una de las categorías convocadas (TWINSOCK, TWINSOCK +50, PRE-78, **125 TWINSOCK**, 125 PRE-83, EVO, SUPER EVO, 80 TWINSOCK, 80 EVO y 80 EVO PROTOS).

Al resto de participantes, el Organizador podrá entregarles un recuerdo conmemorativo en cada prueba.

De la misma forma, a los tres primeros clasificados de cada categoría en la Clasificación Final de la RFME **Copa de España** de Motocross Clásico les será entregado un Trofeo y un Diploma por la RFME.

Categorías	Cto/Copa/Trofeo	1º Clasificado	2º Clasificado	3º Clasificado
TWINSOCK	Copa de España	Trofeo y Diploma	Trofeo y Diploma	Trofeo y Diploma
TWINSOCK +50	Copa de España	Trofeo y Diploma	Trofeo y Diploma	Trofeo y Diploma
PRE-78	Copa de España	Trofeo y Diploma	Trofeo y Diploma	Trofeo y Diploma
125 TWINSOCK	Copa de España	Trofeo y Diploma	Trofeo y Diploma	Trofeo y Diploma
125 PRE-83	Copa de España	Trofeo y Diploma	Trofeo y Diploma	Trofeo y Diploma
EVO	Copa de España	Trofeo y Diploma	Trofeo y Diploma	Trofeo y Diploma
SUPER EVO	Copa de España	Trofeo y Diploma	Trofeo y Diploma	Trofeo y Diploma
80 TWINSOCK	Copa de España	Trofeo y Diploma	Trofeo y Diploma	Trofeo y Diploma
80 EVO	Copa de España	Trofeo y Diploma	Trofeo y Diploma	Trofeo y Diploma
80 EVO PROTOS	Copa de España	Trofeo y Diploma	Trofeo y Diploma	Trofeo y Diploma

14.1- Entrega de Trofeos en la competición

En cada prueba se celebrará una ceremonia para la entrega de los trofeos, siempre que las condiciones y el tiempo lo permitan.

La entrega de trofeos se celebrará según el Protocolo definido por la RFME.

La entrega de trofeos será supervisada por un representante de la RFME, en particular en lo relativo a las preferencias.

Todo piloto que se haya clasificado en uno de las tres primeras posiciones de una competición (en cada categoría), está obligado a asistir a la ceremonia de entrega de premios que se celebrará inmediatamente después de la finalización de la última manga del evento. El incumplimiento injustificado de esta norma, conllevará la pérdida del premio y trofeo correspondiente, así como la apertura de expediente disciplinario.

No está autorizado a los pilotos subir al pódium de la entrega de trofeos acompañado (niños pequeños, otras personas, mascotas, etc...). Únicamente subirá el piloto.

14.2- Entrega de Trofeos al final de la Copa

El Organizador de la última prueba puntuable de la Copa de España deberá prever un podio de final de Copa para cada categoría.

En este caso, los premios u obsequios previstos los entregará el Representante RFME designado para el evento o el Presidente del Jurado del mismo.

15.- HORARIOS.

Los horarios provisionales se publicarán en la página web de la RFME.

Los horarios oficiales serán publicados al finalizar la Verificación Administrativa.

16.-RECLAMACIONES

Media hora, como máximo, después de la publicación de los resultados oficiales, podrán formularse por escrito las reclamaciones al Director de Competición o a los Comisarios Deportivos (Jurado), acompañando a cada reclamación, un depósito de TRESCIENTOS EUROS (300€), y haciendo constar en cada una, el nombre del reclamante, el número de Licencia, el dorsal de Salida y el motivo de la reclamación.

Cada reclamación habrá de referirse a un solo caso y deberá ser formulada con carácter individual por el interesado.

Las reclamaciones técnicas irán acompañadas de un depósito de OCHOCIENTOS EUROS (800€) para las motocicletas de 4 tiempos o de SEISCIENTOS EUROS (600€) para las de 2 tiempos. Si la motocicleta reconocida está conforme al Reglamento, la cantidad de QUINIENTOS EUROS (500€) para las motocicletas de 4 tiempos o de TRESCIENTOS EUROS (300€) para las de 2 tiempos, será destinada al pago de los gastos ocasionados al equipo reclamado.

En el caso de estimarse como correcta la reclamación por parte del Jurado, el total del depósito será devuelta al reclamante.

Si la pieza de una motocicleta verificada resultase irregular y/o, tras la decisión del Jurado, subsistiera alguna duda sobre la misma, deberá ser retenida y precintada y/o marcada por los Comisarios Técnicos en presencia del piloto o persona autorizada por éste. La pieza se identificará mediante una etiqueta firmada por el Comisario Técnico y por el piloto o persona autorizada por éste.

En caso de reclamación técnica o si, por causa del resultado de una verificación técnica, en el momento que el Jurado notifique oficialmente por escrito el acuerdo tomado, comunicará asimismo si existe obligación de notificar al Jurado, la intención de presentar recurso de apelación contra su decisión (solo en el caso en el que la pieza en litigio deba ser precintada).

En ese caso, se dispondrá de 30 minutos a partir del momento de la notificación oficial para poder presentar recurso de apelación, en cuyo caso se deberá entregar un depósito de OCHOCIENTOS EUROS (800€) y presentar en el plazo de 2 días hábiles, ante la RFME, el escrito de recurso correspondiente.

La/s pieza/s motivo de litigio, será/n precintada/s según lo expresado anteriormente y enviada/s al Comité de Disciplina y Apelación. La/s pieza/s retenida/s será/n devueltas al cierre de los procedimientos de reclamación o apelación.

No podrá efectuarse ninguna reclamación, ni, por tanto, recurso de apelación, contra las decisiones del Director de Carrera / Jurado de la Carrera después de una constatación de hechos, por haber impuesto (o no), una sanción de descalificación en los entrenamientos o carrera por medio de la bandera negra o la bandera negra con círculo naranja.

RFME COPA DE ESPAÑA DE MOTOCROSS CLÁSICO - ANEXO **CRONOMETRAJE**

CONDICIONES MÍNIMAS SOBRE CRONOMETRAJE DE LOS CAMPEONATOS DE ESPAÑA

El cronometraje se realizará por transponder activo, los cuales serán facilitados a los pilotos por parte de la empresa de cronometraje.

Se deberá de colocar dos monitores en la zona de mecánicos, de al menos 21", con sus soportes y generador de alimentación. La imagen de dichos monitores contendrá espacio para publicidad, además de una barra informativa para mostrar los mensajes importantes de la dirección de carrera, como por ejemplo banderas, peligros, penalizaciones o mensajes a los participantes, deberá poderse aplicar las sanciones que se aplican a los resultados de clasificación en tiempo real para la información de los deportistas y clubs, así como la suma de las mangas según el reglamento, en tiempo real para facilitar las entregas de pódium inmediatamente después de las segundas mangas.

Además, deberá mostrar los siguientes campos obligatoriamente:

Posición, Dorsal, Nombre, Categoría, Posición en su categoría, tiempo, mejor tiempo, vueltas, diferencias respecto al primero y al anterior, tiempo a la finalización de la tanda y vueltas.

Serán necesarios al menos tres decodificadores, uno principal y otro para background o copia de seguridad. El tercero se usará en el caso de necesitar un tiempo intermedio o entrada a Pit-Lane (zona mecánicos) etc.

Aparte del software automatizado, se realizará una toma de tiempos total en formato manual, (al menos en carrera) usando un equipo o PC independiente con su software específico para esa tarea.

Se colocará un display informativo de tiempo de carrera y entrenamientos en la línea de meta, visible para los pilotos.

Debe de habilitarse una página web para visionar los tiempos en directo (online) con un retardo máximo de 20 segundos.

Dicha página deberá adaptarse adecuadamente a los dispositivos móviles y deberá estar preparada para contener publicidad de patrocinadores. La dirección de dicha página deberá comunicarse a la RFME la semana previa al evento.

La información a mostrar en el online debe ser al menos la misma que en monitores.

Se generará una lista de inscritos previa y final a las verificaciones técnicas. Los resultados se suministrarán en PDF, de la clasificación principal y por categorías, así como los tiempos parciales, vuelta a vuelta y planning de carrera.

Los resultados presentarán como mínimo lo siguiente

- Logo oficial del Campeonato
- Nombre de la prueba
- Fecha y lugar de celebración
- Organizador
- Categoría
- Posición, dorsal, nombre y apellido del piloto
- Club del piloto (Si está inscrito en la RFME)
- Equipo del piloto (Si se anotó en la inscripción)
- Motocicleta del piloto
- Nº total de vueltas y tiempo total empleado
- Vuelta rápida con su tiempo
- Diferencias respecto al primero y al anterior
- Puntos para el Campeonato
- Velocidad media de cada piloto (remarcando la del vencedor)
- Nombre y apellidos del piloto que ha efectuado la mejor vuelta, tiempo y velocidad de la misma.
- Sancionados (en el caso de que hubiera) y motivo de la sanción.
- Hora de publicación de los resultados
- Nombre y firma del Director de Carrera

Se facilitará cuanto antes al organizador los resultados provisionales para la entrega de premios, 3 por categoría.

Publicación de los resultados en la web de la RFME, vía aplicación informática facilitada al efecto, inmediatamente a la aprobación por parte del Jurado de la prueba.

Deberán generarse los archivos CSV (carreras) en un formato específico que será comunicado, para su compatibilidad con la APP de la RFME.

La RFME facilitará los logotipos para editar las cabeceras y pie de páginas de los resultados.

El cronometrador deberá estar al corriente de la reglamentación de estos Campeonatos.

Notas Importantes:

Toda la información de resultados y clasificaciones de los formatos de tiempo real (monitores, On line, Internet, etc.) NO TENDRAN NINGÚN VALOR OFICIAL, por lo que no se tendrán en cuenta la aportación de fotos, capturas de pantallas etc., de los mismos, solo son válidos los aprobados por el jurado de la prueba, y publicados en el cartel oficial de las competiciones.

Todo el material que se entrega por parte de las empresas cronometradoras son responsabilidad del depositario/deportista, en caso de rotura por impacto, (accidente) pérdida o robo deberá abonar su valor para reponer el material.

El transponder será colocado según las indicaciones de los cronometradores y oficiales de la prueba, con el soporte apropiado, que si no tiene deberán adquirir. La empresa de cronometraje se lo facilitara para su compra. En caso de no atender a estas recomendaciones, será el piloto el único responsable de los posibles errores que se generen en la toma de tiempos. En ningún caso será el piloto responsable del mal funcionamiento por avería cuando NO sea debido por un golpe.

En caso de la no devolución del transpondedor por parte de algún participante por descuido, deberá enviarlo en un plazo máximo de 72 horas a la empresa de cronometraje, por transporte urgente y haciéndose cargo del coste del envío. En caso de incumplir esta norma, el cronometraje podrá facturar al piloto en concepto de alquiler los gastos derivados del tiempo de retraso en el envío.

El organizador de la competición (club, Federación, circuito, etc.) deberá contratar el cronometraje para que los días de la competición oficial, NO tenga ningún coste extra para los participantes, en caso de cobro de alguna fianza no podrá superar la mitad del coste del material entregado, y la empresa será la única responsable de la devolución de las fianzas.

Las empresas de cronometrajes serán las responsables de cumplir con toda la normativa respecto a las administraciones públicas.